

ふくおか ふうこう かんれん じどうしゃせんようどうろ
福岡空港関連 自動車専用道路
計画検討に関するアンケート

第1回アンケート資料
詳細版

平成27年7月

福岡市 住宅都市局

目 次

- | | |
|-------------------|-------|
| 1. 計画検討区間 | ・・・2 |
| 2. 概略計画の検討の進め方(案) | ・・・4 |
| 3. 地域や道路の現状と課題 | ・・・8 |
| 4. 道路計画の必要性 | ・・・30 |
| 5. 意見聴取方法について | ・・・34 |

1. 計画検討区間

1. 計画検討区間

(1) 計画検討の背景

- 福岡空港では、滑走路増設などの機能強化が進められている
- 福岡市南部地域や太宰府インターチェンジ方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス改善、国道3号バイパス「空港口」交差点の混雑緩和を図るための取り組みを進めていく必要がある

(2) 位置



2. 概略計画の検討の進め方(案)

2. 概略計画の検討の進め方(案)

交通体系の望ましい姿(福岡市都市交通基本計画)

- 公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざす
- 環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざす
- アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流をめざす

計画検討の背景

- 福岡空港では、滑走路増設などの機能強化が進められている
- 福岡市南部地域や太宰府インターチェンジ方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス改善、国道3号バイパス「空港口」交差点の混雑緩和を図るための取り組みを進めていく必要がある

自動車専用道路については環境影響評価の実施を前提として検討を進める

改正環境影響評価法の施行(H25.4)

- ・配慮書手続 追加

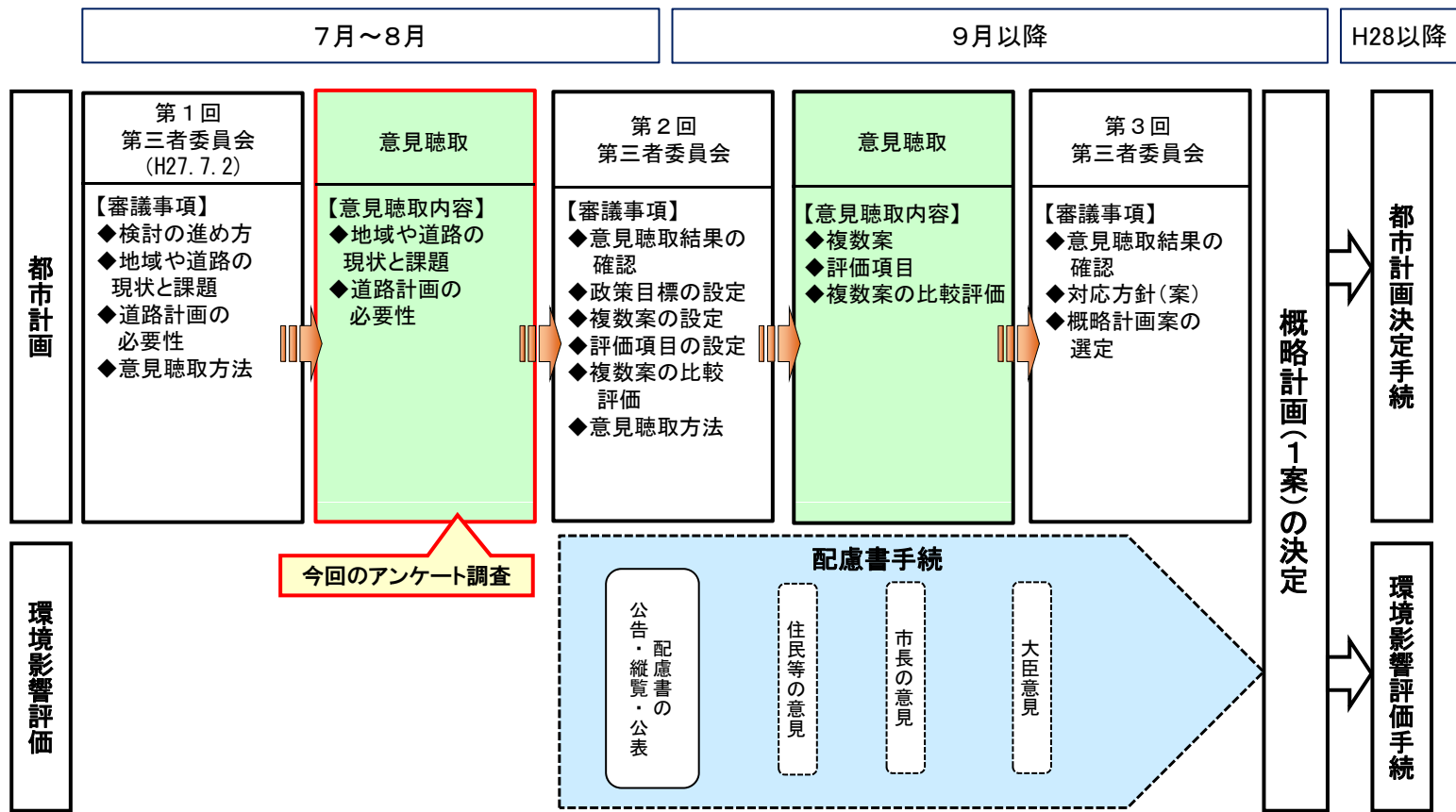
都市計画運用指針改正(H25.4)

- ・都市計画の構想段階における手続 追加
(改正環境影響評価法の施行を受けた改正)

※ 都市計画運用指針:都市計画制度の運用などについての原則的な考え方を示したもの

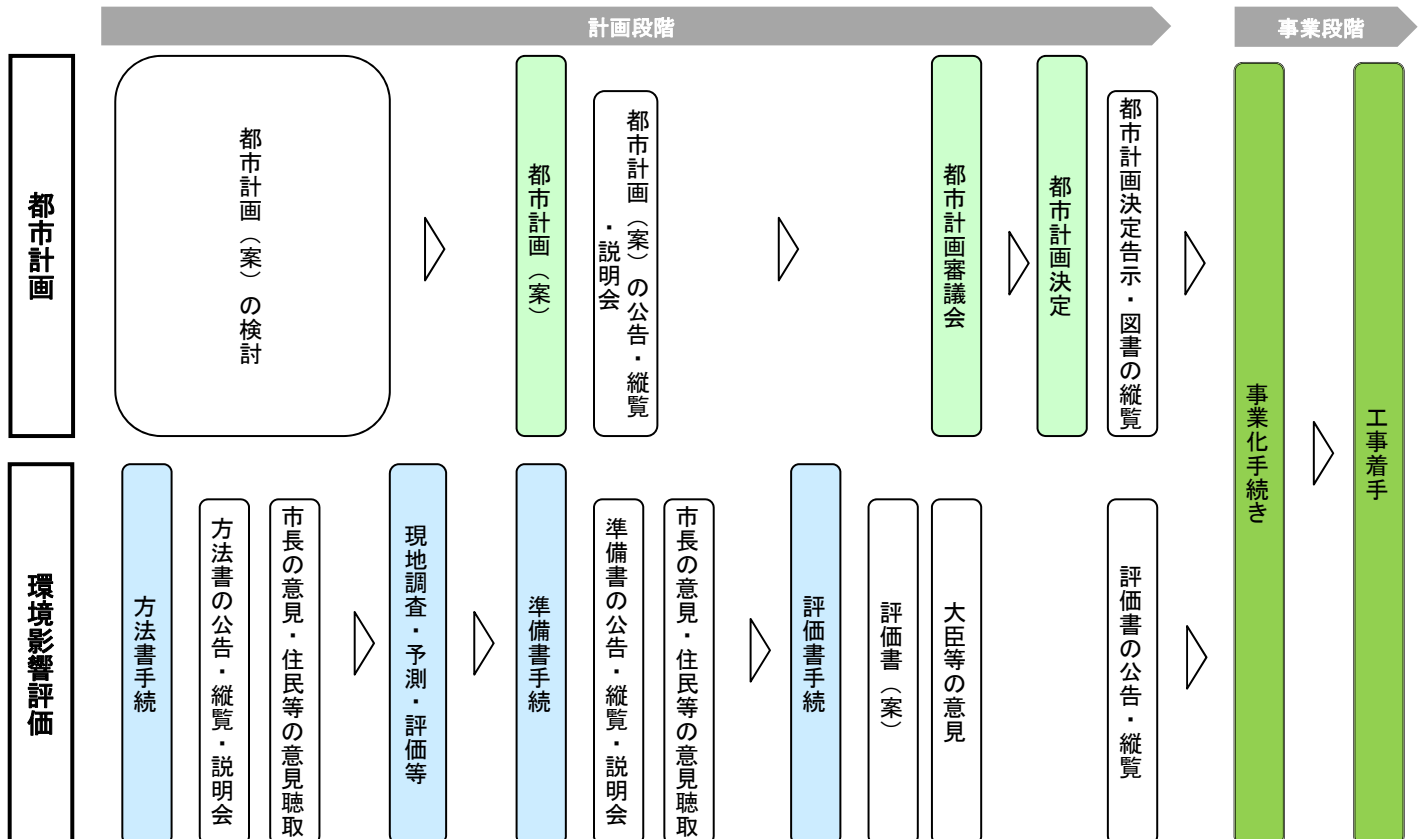
- 環境保全の見地から複数のルート案を検討し、住民等の意見を聴取する配慮書手続を行う
- 複数のルート案の検討にあたっては、道路の概ねの位置や規模などについて、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に評価し、住民や第三者委員会等の意見を伺いながら計画の熟度を高め、概略計画を決定する

2. 概略計画の検討の進め方(案)



2. 概略計画の検討の進め方(案)

(参考) 次年度以降の進め方

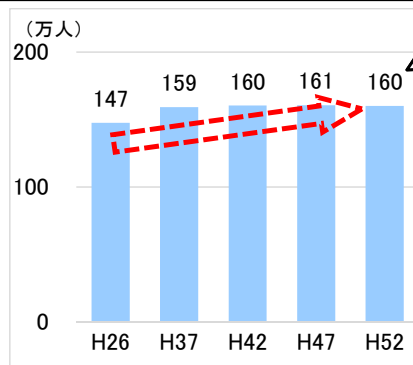
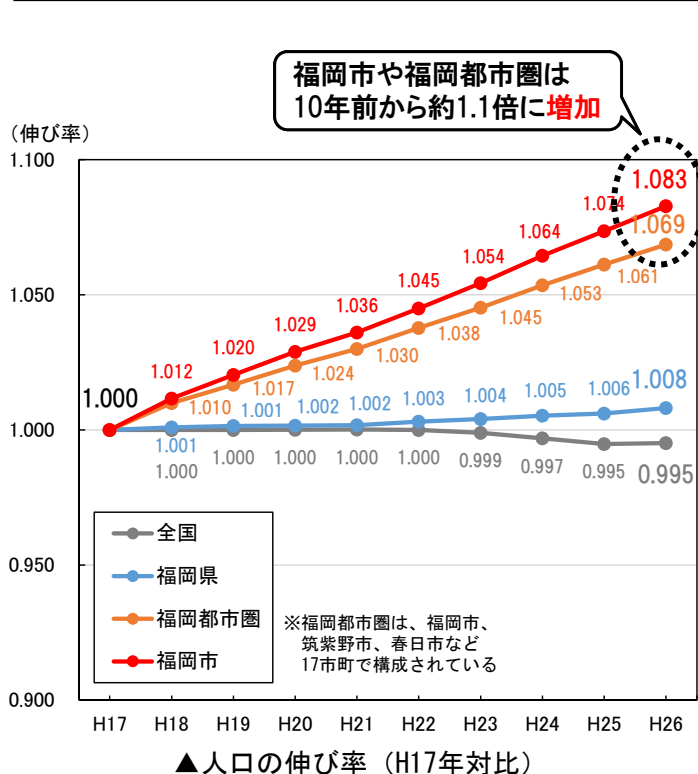


3. 地域や道路の現状と課題

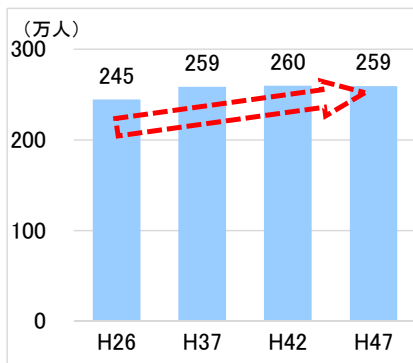
3. 地域や道路の現状と課題

(1) 人口の推移

- 福岡市・福岡都市圏の人口は増加傾向
- 福岡市の将来人口は、H26年からH47年の間に約1割増加が見込まれている



福岡市の将来人口は、
現況から約9%増加
(約13.2万人)



福岡都市圏の将来人口
は、現況から約6%増加
(約14.8万人)

資料：住民基本台帳、
福岡市基本構想・第9次福岡市
基本計画 (H24. 12福岡市)

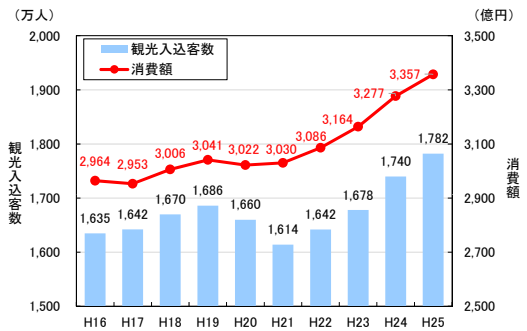
(2) 観光・交流の状況

- 北部九州圏には、集客力の高い施設(年間利用・入場者数上位30位の合計約1,652万人)が立地
- 福岡市の観光入込客数や消費額は、近年増加傾向にあり、観光入込客が用いる交通手段は自動車(乗用車、バス)が3分の1強である
- 海外から参加者が集う国際会議の開催件数は、福岡市が全国2位

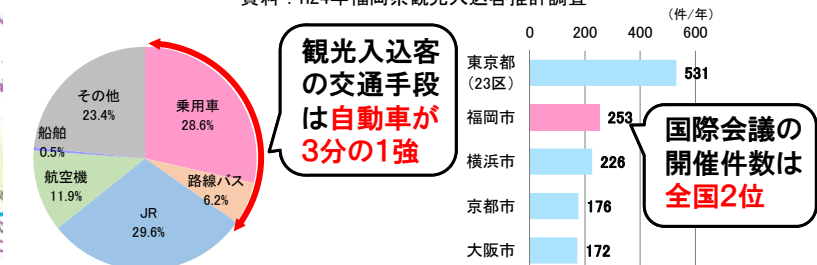
地域状況



▲福岡市周辺の集客力の高い施設
資料：主要観光施設・テーマパーク・集客施設ランキング(上位30位、図説九州経済2014(財)九州経済調査協会)



▲福岡市の観光入込客数
資料：H24年福岡県観光入込客推計調査



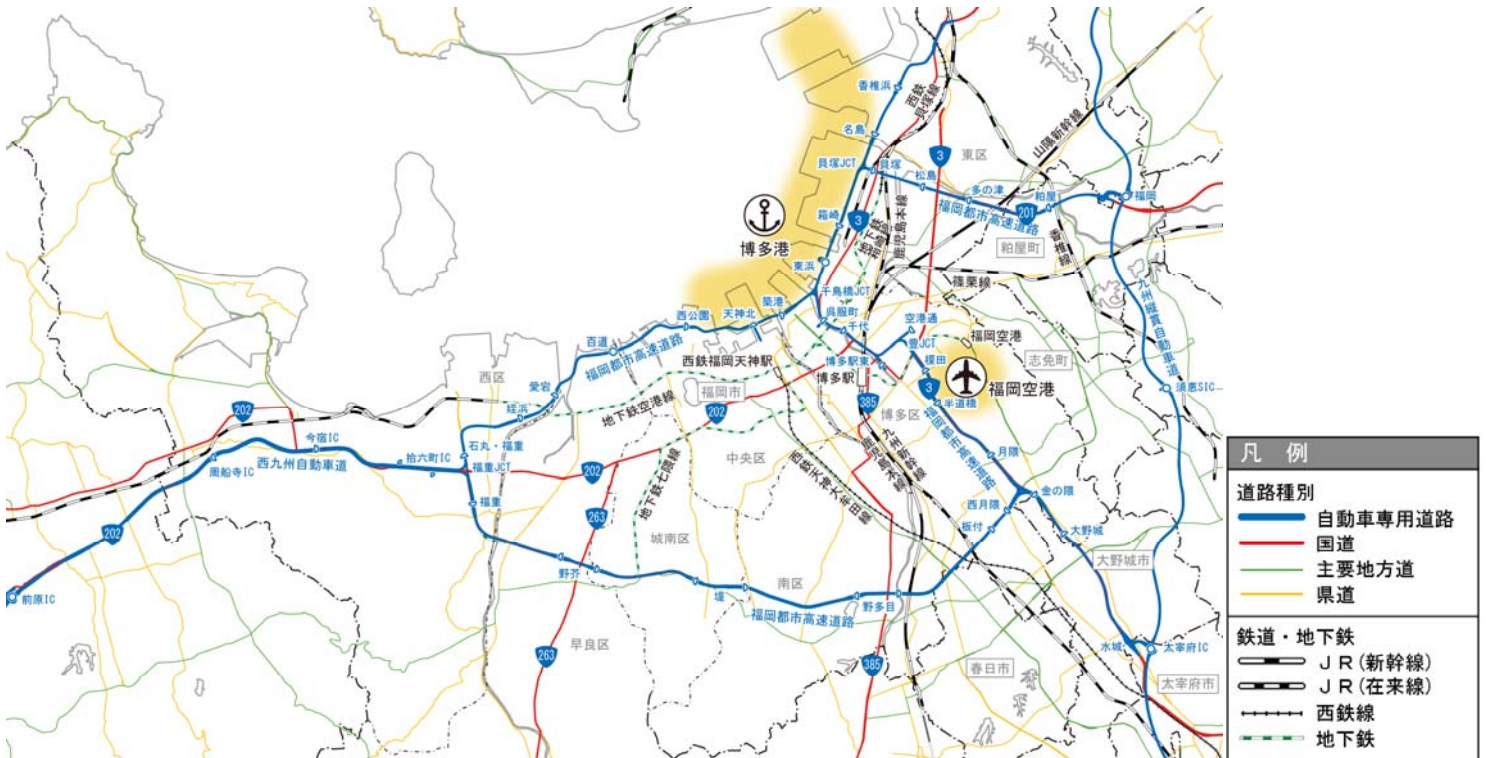
▲観光入込客の交通手段
資料：H25年福岡市観光統計

▲都市別国際会議開催状況 (H25年)
資料：日本の国際会議開催件数 (日本政府観光局)

3. 地域や道路の現状と課題

(3) 交通ネットワークの状況(陸・海・空)

- 都市高速道路をはじめとする幹線道路や地下鉄などの鉄道網により放射環状型の交通ネットワークが形成されている



▲空港周辺の交通ネットワーク

(4) 道路ネットワークの位置づけ

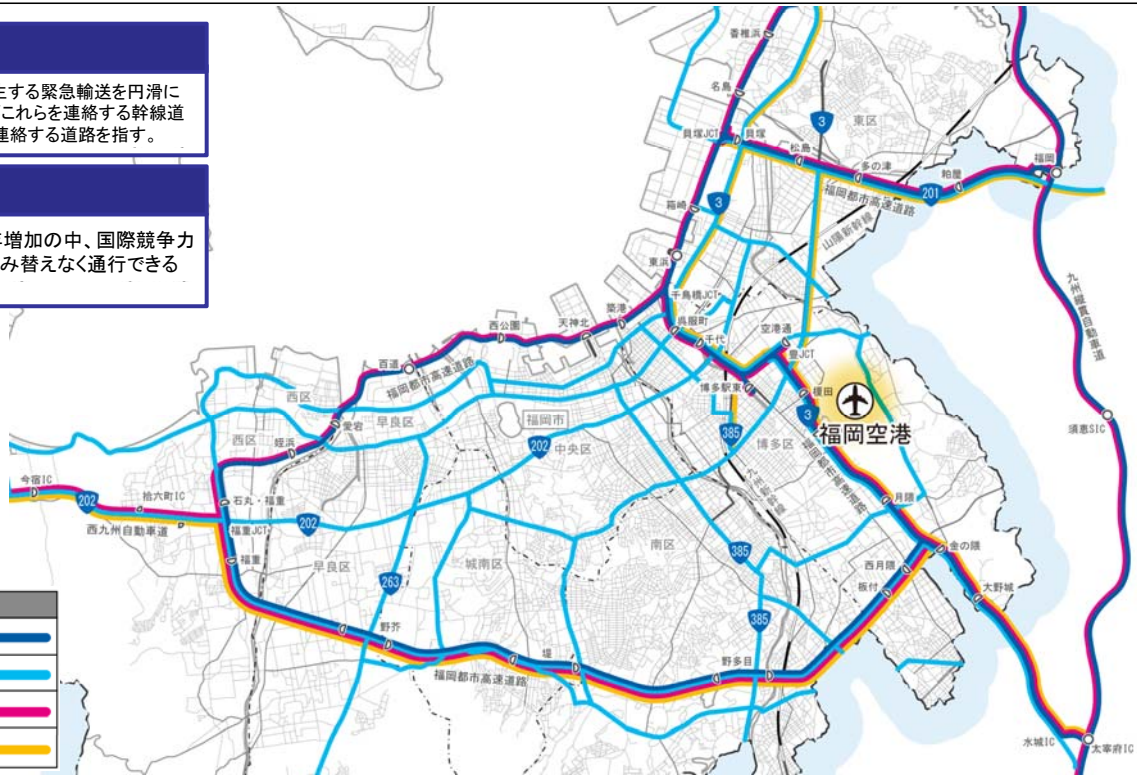
○都市高速道路、国道3号は緊急輸送道路に指定されており、国際物流基幹ネットワークの一部にも選定されている

緊急輸送道路ネットワーク

・緊急輸送道路とは、災害発生直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事等が指定する防災拠点を相互に連絡する道路を指す。

国際物流基幹ネットワーク

・国際標準コンテナによる輸出入が近年増加の中、国際競争力強化のため、国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワーク



▲空港周辺の道路ネットワーク

凡例		
緊急輸送道路ネットワーク (1次)	高速道路 (都市高速道路)	
	一般道	
国際物流基幹ネットワーク	高速道路 (都市高速道路)	
	一般道	

(5) 都市高速道路の概要

○福岡都市圏における環状・放射状道路網の枢要を担う自動車専用道路であり、九州縦貫自動車道や西九州自動車道と接続している

供用延長: 56.8km
平均日利用台数: 約17.8万台(H26)

号線	ランプ	台/日	
		入口	出口
香椎線	平均	3,533	3,314
	金の隈	1,230	1,410
太宰府線	平均	8,888	8,538
	空港通	2,690	2,400
空港線	平均	2,690	2,400
	粕屋線	4,058	4,020
環状線	榎田	2,500	2,190
	半道橋	6,530	7,110
	月隈	2,050	1,840
	西月隈	2,000	2,080
	平均	3,921	3,862



▲平成26年度ランプ毎平均交通量

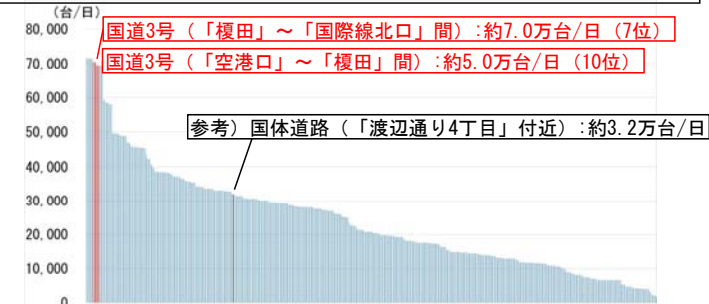
資料: 福岡北九州高速道路公社
※トラフィックカウンターによる観測値(誤差を含む)

▲都市高速道路路線図

資料: 福岡北九州高速道路の概要(福岡北九州高速道路公社)

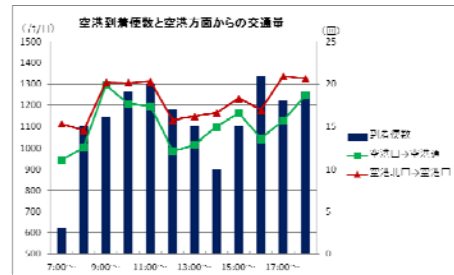
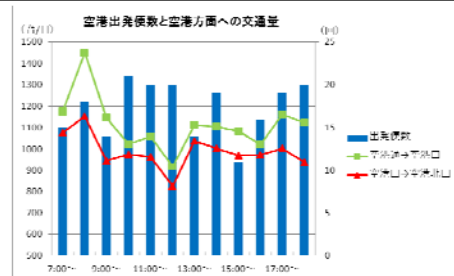
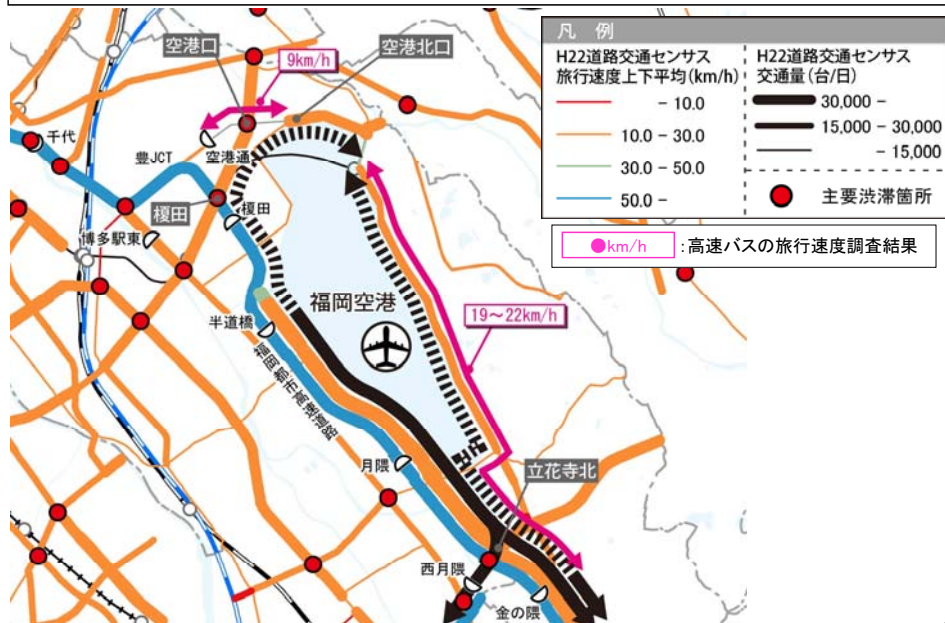
(6) 渋滞状況

- 「空港口」「榎田」「立花寺北」交差点は主要渋滞箇所を選定されている
- 周辺道路は混雑度が1.25を超えており交通量も多い



(6) 渋滞状況(つづき)

- 空港周辺の一般道の旅行速度は、全体的に30km/h以下である
- 「空港口」交差点の前後区間は、調査の結果、時間帯(8時台、18時台)によって走行性が低下する
- 空港方面への交通量のピーク時間帯は空港出発便のピーク時間帯の1時間程度前(出発利用客の移動時間)である
- 空港方面からの交通量のピーク時間帯は空港到着便のピーク時間帯とほぼ重なる

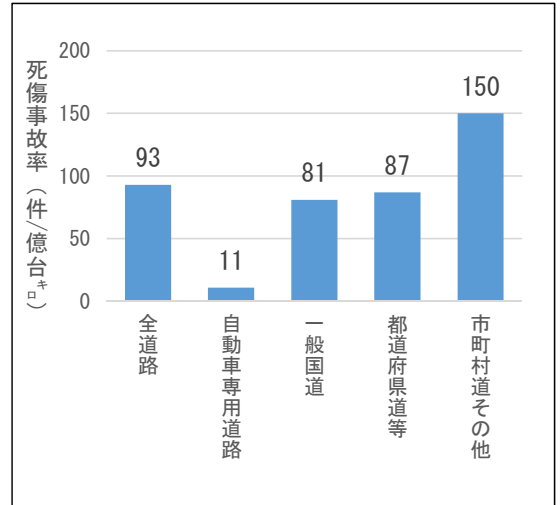


▲福岡空港の発着回数と周辺交通量の関係

資料：「福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」(H26.12 国土交通省)及び交通量調査(H26.1)を基に作成

(7) 事故危険性

- 国道3号は、事故危険区間リストに選定された箇所が多い
- 自動車専用道路は、一般道に比べ死傷事故率が低い傾向にある



▲道路種別の死傷事故率の比較 (H23年)

資料：国土交通省（我が国の交通事故死者数・死傷者数・死傷事故件数の状況）

事故危険区間リスト

・国土交通省『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』において、福岡県内約480kmの直轄国道を対象とし、交通安全対策を効率的に実施するために、事故データや地域の声を踏まえて、優先的に検討する区間をリスト化したもの

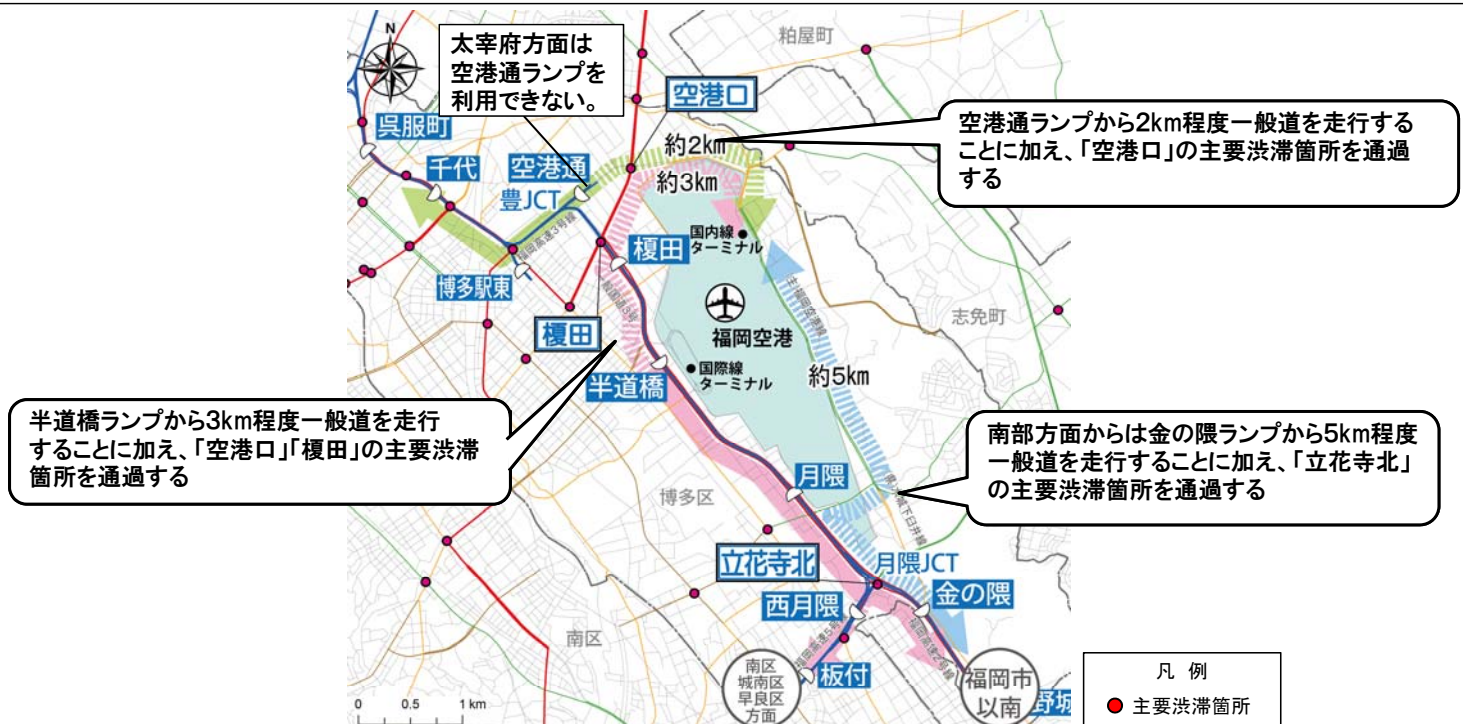
▲空港周辺の事故危険性の高い箇所（直轄国道のみ、単路は除く）

資料：H24年度福岡県事故危険区間リスト（九州地方整備局）

3. 地域や道路の現状と課題

(8) 都市高速道路と国内線ターミナルのアクセスの状況

- 国内線旅客ターミナルへのアクセスについては、空港通ランプから2km程度、また南部方面からは金の隈ランプや半道橋ランプから3～5km程度一般道を走行することに加え、「空港口」「榎田」「立花寺北」の主要渋滞箇所を通過する



▲国内線アクセスの現状

資料：「地域の主要渋滞箇所」(福岡国道事務所 H25.1.25)

(9) 空港アクセス(他都市の状況)

○国内主要空港(羽田、成田、大阪国際、新千歳、那覇)は、自動車専用道路が空港に直結(計画含む)、またはアクセス改善が図られている



▲羽田空港



▲成田空港



▲大阪国際空港



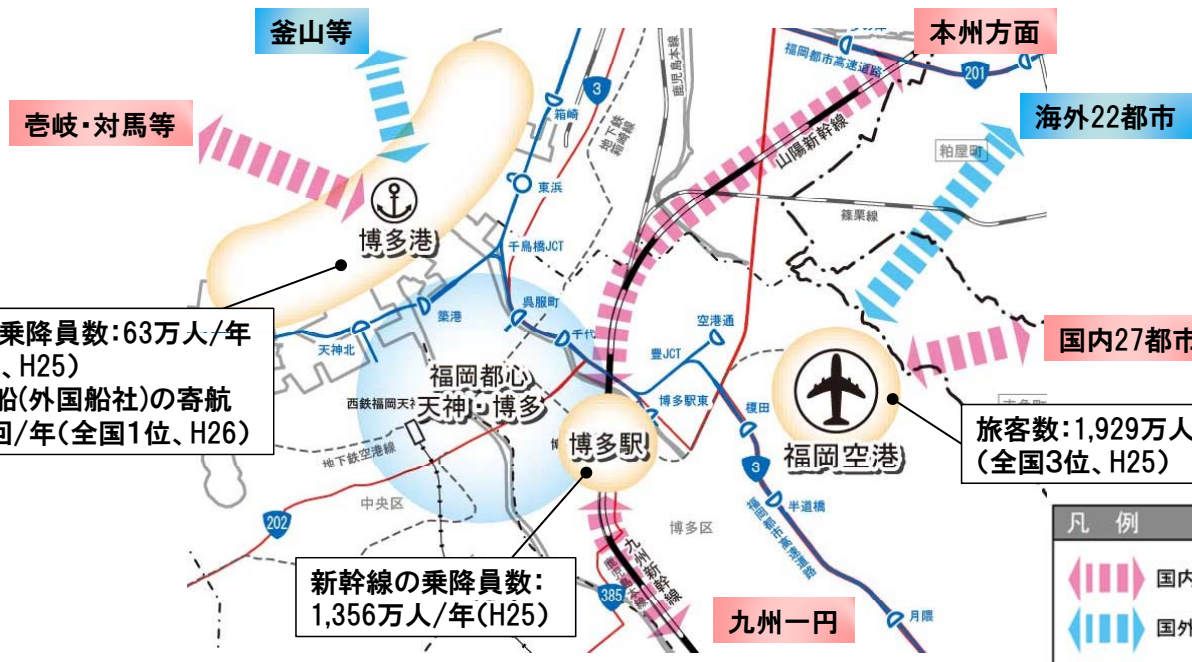
▲新千歳空港



▲那覇空港

(10) - 1 福岡空港の現状(交通拠点)

- 福岡都心部周辺には、福岡空港、博多港、博多駅等の広域交通の拠点が集積している
- 広域交通拠点は、国内外各都市のヒト・モノの流動を広く担っており、九州・アジアの玄関口として役割を果たしている
- 福岡空港は、国内外約50都市を結ぶ重要な交通拠点である



・外国航路乗降員数: 63万人/年 (全国1位、H25)
 ・クルーズ船(外国船社)の寄航回数: 99回/年(全国1位、H26)

新幹線の乗降員数: 1,356万人/年(H25)

旅客数: 1,929万人/年 (全国3位、H25)

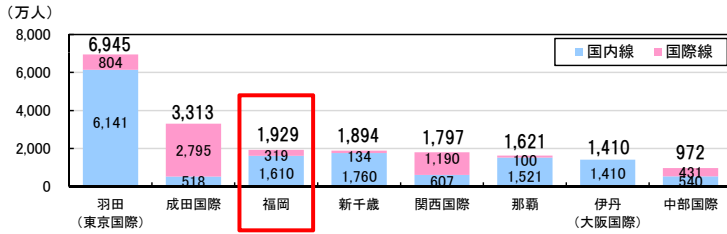
凡例
 国内輸送 (Red arrow)
 国外輸送 (Blue arrow)

▲広域交通拠点の集積

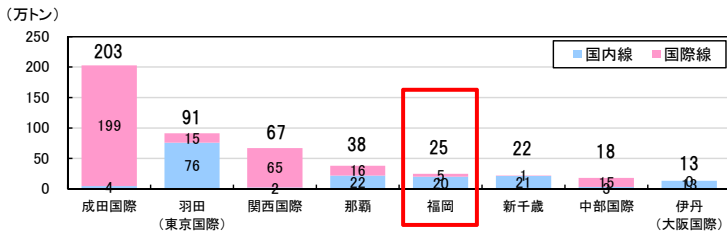
資料: 福岡空港「H25年暦年・年度別空港管理状況調査」 博多港「H25年博多港統計年報」 「H26年博多港クルーズ船寄港実績」 博多駅「H25年福岡市観光統計」

(10)ー2 福岡空港の現状(利用状況)

- 福岡空港の旅客数は、年間約1,900万人で全国第3位と羽田、成田に次ぐ利用者を有する
- 貨物取扱量は、年間約25万トンを以て全国第5位に位置する
- 国内27都市、海外22都市を結ぶ九州の主要な拠点空港となっている



▲国内主要空港の旅客数 (H25年度)

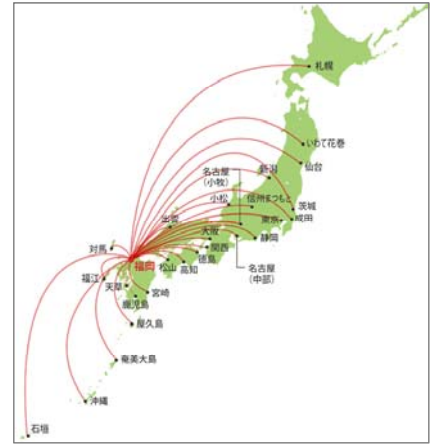


▲国内主要空港の貨物取扱量 (H25年度)

資料：「暦年・年度別空港管理状況調書」(国土交通省航空局)

資料：「福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」(H26.12 国土交通省)を基に作成

【国内線】



【国際線】



▲就航路線図 (H27.4現在)

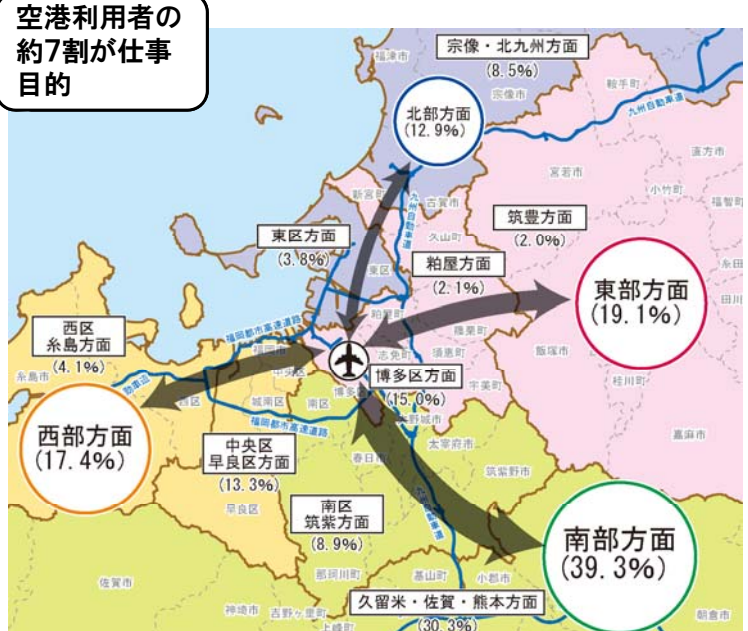
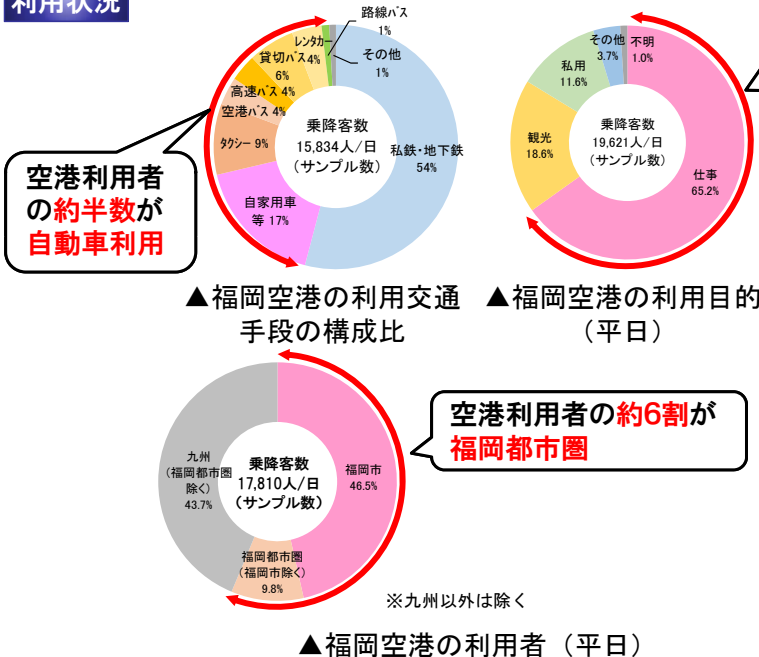
資料：福岡空港HP

3. 地域や道路の現状と課題

(10)ー2 福岡空港の現状(利用状況・つづき)

- 空港へのアクセス交通手段は、半数が自動車(自家用車・バスなど)である(地下鉄54%、自動車46%)
- 九州の空港の利用者は約6割が福岡都市圏、約4割が南部方面である

利用状況

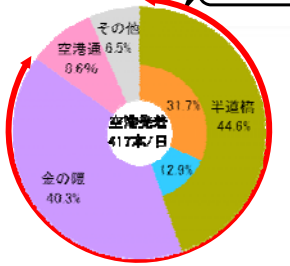


資料：「平成23年度航空旅客動態調査」(H26.3 国土交通省航空局) 調査日：平成23年11月16日(水)

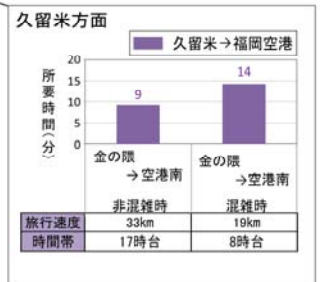
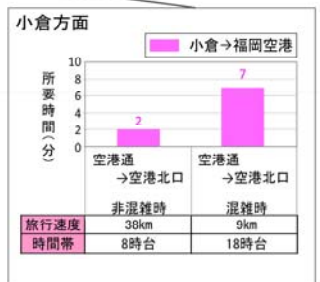
(10) - 3 福岡空港の現状(空港を発着する高速バス)

- 空港を発着する高速バスの8割以上が南部方面の路線である
- 都市高速道路と空港間の移動は、通常時と混雑時で約5分の差が生じている

利用状況



高速バスの約8割が南部方面の路線



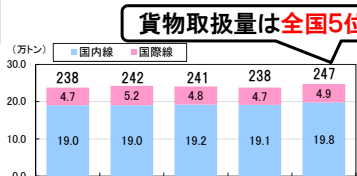
▲ 空港を発着する高速バスの利用経路

資料：福岡空港～小倉・福岡空港～久留米の高速バスを対象にした旅行速度調査結果 (H25.11福岡市)

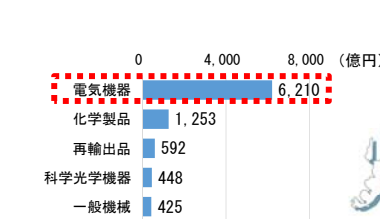
(11) 物流

- 福岡空港の貨物取扱量は年間約25万ト(全国5位)で、水産物の取扱量が最も多い
- 国際線の貨物取扱額については、半導体等の電気機器が最も多い
- 「空港口」、「榎田」交差点周辺には、航空貨物の取扱事業者が集積している
- 福岡空港の航空貨物は、県内をはじめ九州各方面から利用されている

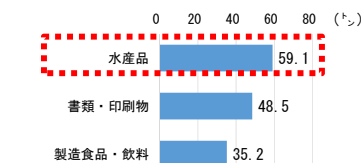
利用状況



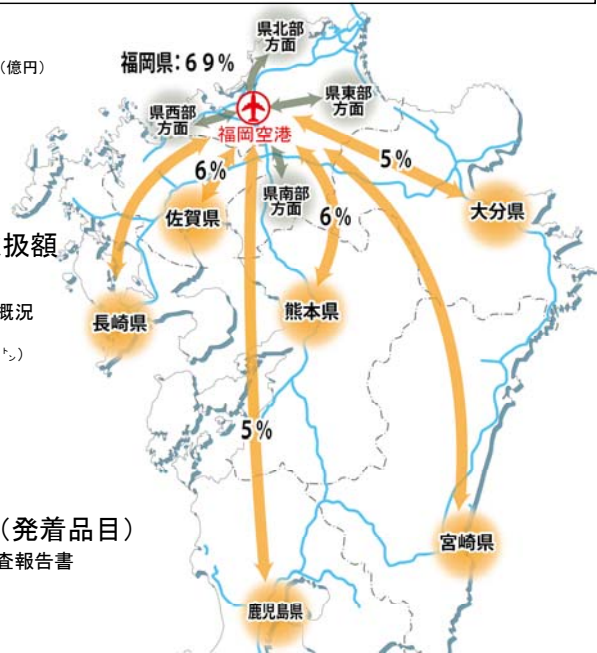
資料：H25年暦年・年度別空港管理状況調査



資料：平成26年福岡空港支署貿易概況



資料：H25年度航空貨物動態調査報告書



資料：H25年度航空貨物動態調査報告書

地域状況

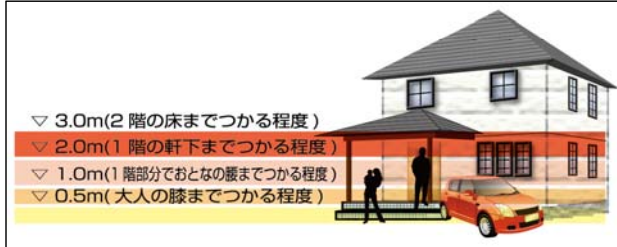


▲ 空港周辺の航空貨物の取扱事業者

※H25航空貨物動態調査報告書の調査対象事業者について、福岡空港周辺で同名事業者を検索

(12) 災害

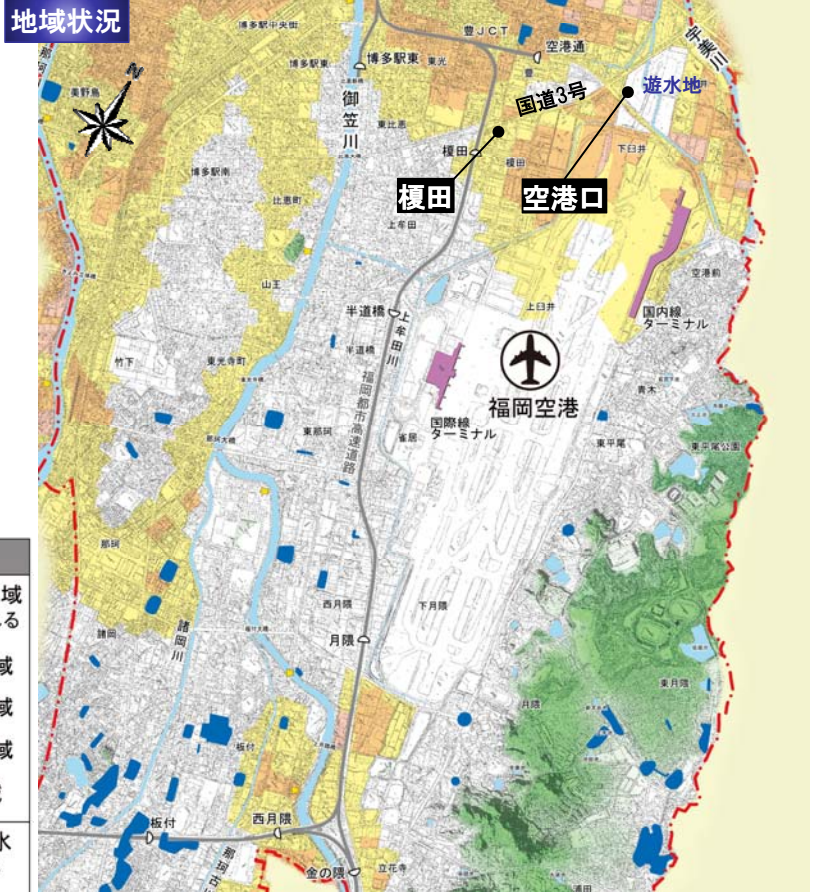
- H21年の豪雨時、「空港口」交差点周辺で浸水被害が発生
- 河川はん濫時には、空港の北側・南側で浸水が想定されている



▲浸水イメージ

凡例	
河川からの浸水想定区域 ※浸水した場合に想定される水位	
	2.0～3.0mの区域
	1.0～2.0mの区域
	0.5～1.0mの区域
	0.5m未満の区域
平成21年7月豪雨の浸水実績にもとづいた浸水想定区域	
	平成21年

※遊水地…洪水時に、河川から水を流入させて一時的に貯留し、流量の調節を行う空き地・原野など。



▲空港周辺の浸水ハザードマップ 資料：博多区浸水ハザードマップ (H23.6)

3. 地域や道路の現状と課題

(13) - 1 環境

- 計画検討区間及びその周辺には、貴重生物の生息域、公園、学校、病院などが広く分布している



▲空港周辺の公園・緑地、貴重生物、指定文化財、学校・病院

資料：福岡市都市計画総括図、福岡市の文化財（福岡市HP）、福岡市環境配慮指針 改訂版（H19.2）、ふくおか医療情報ネット（福岡県メディカルセンター）

(13) - 2 環境(大気環境、騒音)

- 大気環境は、2地点(吉塚、比恵)でいずれも環境基準値以下となっている
- 国道3号は、交通量が多く混雑しており低速での走行となっている(自動車のCO₂排出量は低速ほど増加する)
- 騒音は、国道3号の半道橋で夜間の環境基準値を超えている



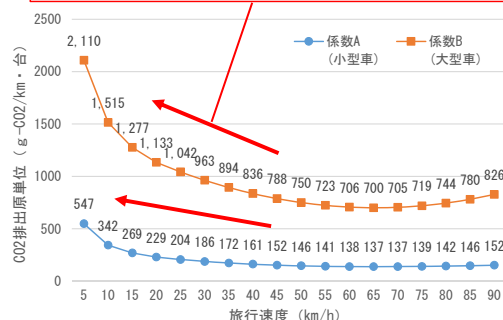
▲ 空港周辺の騒音、大気環境状況

資料: H25年度の環境監視の結果、H25年度福岡市自動車騒音・道路交通振動測定結果 (H25年度)

環境基準値の設定

- 大気環境
 - ・二酸化窒素: 年間日平均値の98%値が 0.06ppm 以下
 - ・浮遊粒子状物質: 年間日平均値の2%除外値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下かつ日平均値 $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を2日以上連続して超えないこと
 - 騒音
 - ・昼間70デシベル以下、夜間65デシベル以下 (幹線交通を担う道路に近接する空間についての特例値)
- 図中の赤字は環境基準値を超えた値

自動車のCO₂排出量は低速ほど増加する (低速車両が多いほど増加)



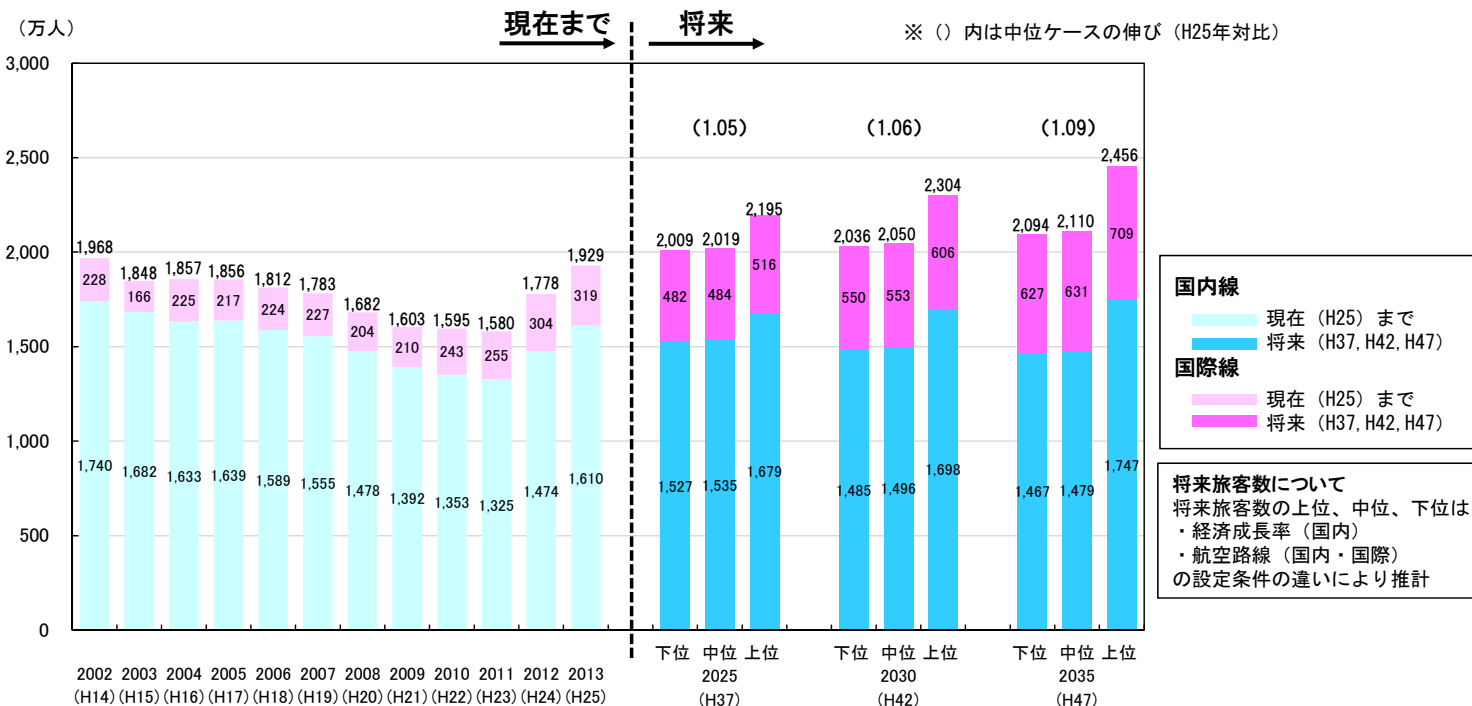
▲ 旅行速度とCO₂の排出原単位

資料: 主要アウトカム指標算出マニュアル (九州地方整備局)

3. 地域や道路の現状と課題

(14) - 1 福岡空港の将来(需要予測)

- 福岡空港の将来需要は増加が見込まれている(平成47年の年間旅客数は、2,094~2,456万人)
- 旅客数の増加に伴い、空港を利用する自動車も増加が想定される

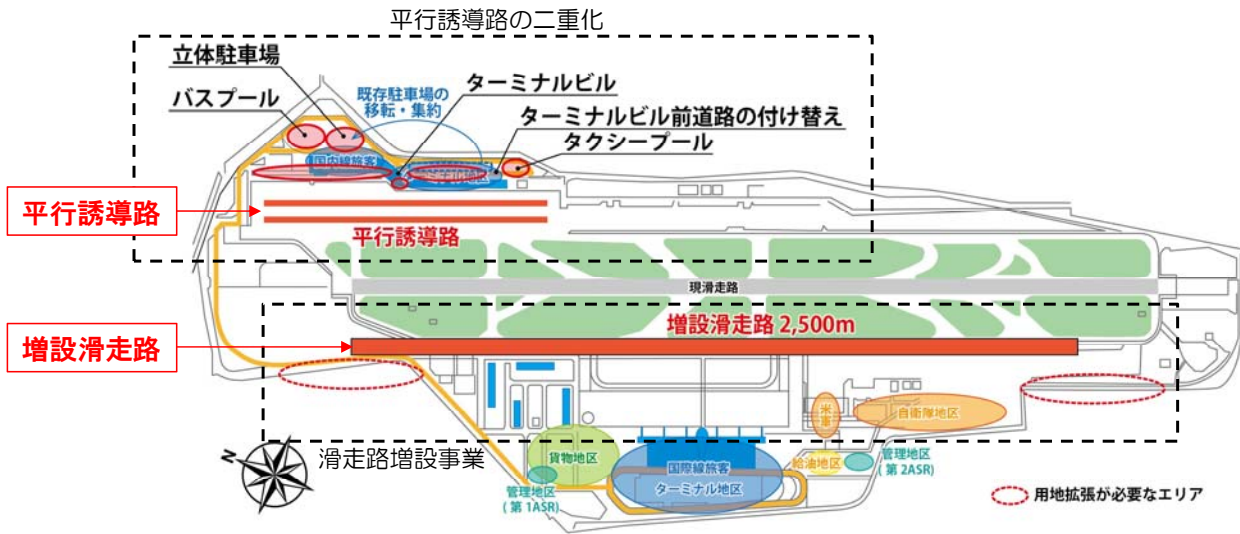


▲ 福岡空港の年間(国内+国際)旅客数の伸び

資料: 「福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」 (H26.12 国土交通省) を基に作成

(14) - 2 福岡空港の将来(計画)

- 滑走路増設事業については、環境アセスメントの受付中となっている
- 平行誘導路の二重化については、平成24年度に事業に着手している



▲計画概要図

増設滑走路諸元	現滑走路の西側に配置(滑走路間隔210m)	長さ:2,500m 幅:80m
滑走路処理能力	滑走路増設後	18.8(～21.1【注1】)万回/年
	現状	16.4万回/年
事業期間		約10年【注2】
概算事業費		約1,800億円【注3】

- 【注1】 進入方式の高度化：今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討
- 【注2】 用地買収、埋蔵文化財調査の期間を含む
- 【注3】 他に民間事業費約200億円がある

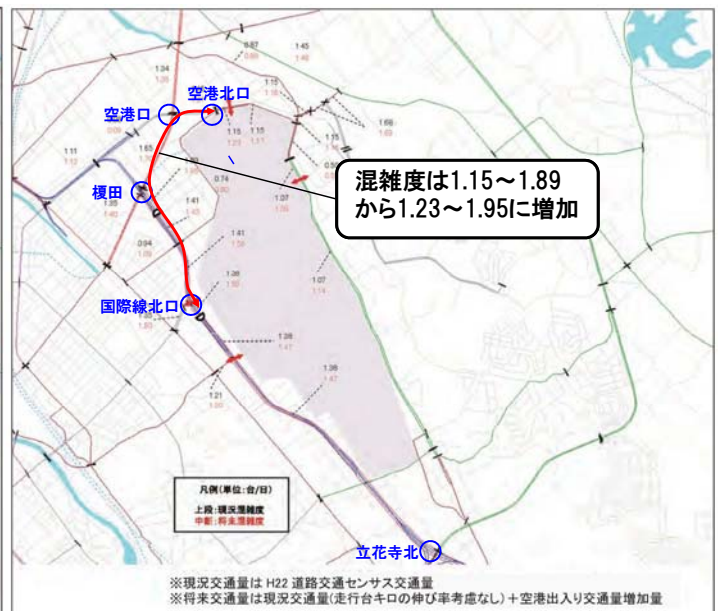
資料：「福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」（H26.12 国土交通省）を基に作成

(15) 渋滞状況(将来の見込み)

- 「空港北口」～「国際線北口」の将来交通量は増加が見込まれている
- 「空港北口」～「国際線北口」の混雑度も増加が見込まれている



▲将来の空港出入り増加交通量（平成47年度時点）



▲福岡空港周辺の将来混雑状況（平成47年度時点）

※本推計は、福岡空港滑走路増設事業による交通量の増加量が空港周辺道路への程度流動するかを目的としており、OD表を用いない簡便的な交通量推計を実施したものである。
 ・空港周辺の現況交通量：H22道路交通センサ交通量
 ・空港からの発生集中量：現地調査結果(H25.10大阪航空局)

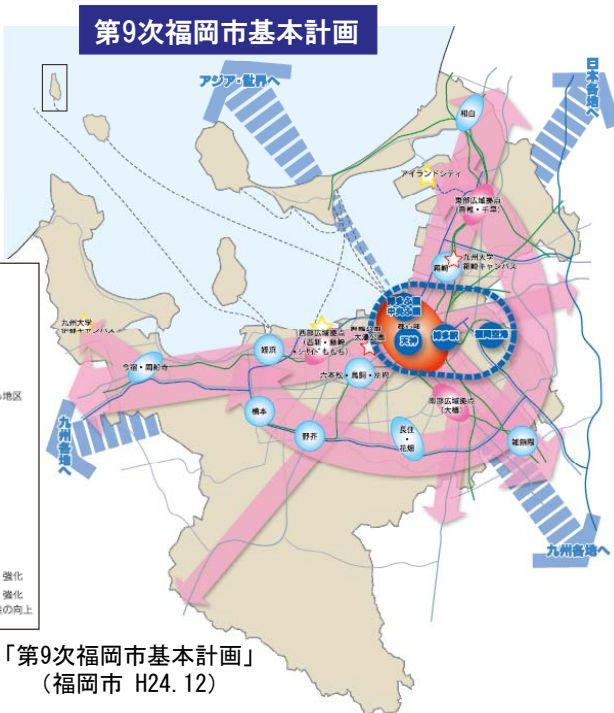
資料：福岡空港滑走路増設事業における環境影響評価準備書（H26.11）

4. 道路計画の必要性

4. 道路計画の必要性

(1) 交通体系の方向性

- 「第9次福岡市基本計画」において、九州・アジアなどとの広域的な交流を促進するため、陸海空の広域交通拠点の充実・強化や、都心部における回遊性の向上を図るとされている
- 「福岡市都市交通基本計画」において、福岡空港方面への都市高速道路延伸が検討課題に位置づけられている



(2) 福岡市都市交通基本計画

基本理念

『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』
 ～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～

目標像Ⅱ
 子どもから高齢者まで
 誰もが安全・安心な交通

すべての人にやさしい安全・安心な交通をめざします

目標像Ⅰ
 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざします

方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

市域内の連携強化や周辺市町との交流・連携を支えるとともに、都心部に集中する通過交通を分散するために、交通需要や整備効果を踏まえつつ、放射環状型の幹線道路ネットワークの形成を図ります。

目標像Ⅲ
 環境に優しい交通

環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします

方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進

方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進

目標像Ⅳ
 活力ある都心部を支える交通

活力ある都心部を支える交通をめざします

目標像Ⅴ
 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流を支える交通をめざします

方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成
 広域的な人流・物流を支えるため、自動車専用道路をはじめとする広域道路ネットワークの形成を進めます。

4. 道路計画の必要性

交通体系の望ましい姿(福岡市都市交通基本計画)

- 公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざす
- 環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざす
- アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流をめざす

地域や道路の現状

- 地域概況
 - 福岡市・福岡都市圏の人口や市の観光入込客は増加傾向
 - 観光入込客の交通手段は自動車¹が3分の1強
 - 国際会議の開催件数は、福岡市が全国2位
- 渋滞状況
 - 「空港口」「榎田」「立花寺北」交差点は主要渋滞箇所を選定
 - 周辺道路は混雑度が1.25を超えており交通量も多い
 - 「空港口」交差点の前後区間は、時間帯によって走行性が低下
- 事故危険性
 - 国道3号は、事故危険区間リストに選定された箇所が多い
- 福岡都市高速道路と国内線ターミナルのアクセスの状況
 - ランプから2～5km程度一般道を走行する
- 福岡空港の現状
 - 福岡空港アクセス手段の約5割が自動車(バス、自家用車等)
 - 空港利用者は約4割が南部方面
 - 空港を発着する高速バスの約8割が南部方面
- 物流
 - 「空港口」「榎田」交差点周辺に航空貨物の取扱事業者が集積
 - 福岡空港の航空貨物は県内・九州各方面からの利用
- 環境
 - 国道3号は低速での走行(CO2排出量の増加の可能性)
- 福岡空港の将来
 - 将来需要は増加が見込まれている。
 - 旅客数の増加に伴い、自動車も増加が想定される

抽出された課題

- I 空港アクセス手段の約5割はバス、自家用車等であるが、都市高速道路による国内線旅客ターミナルへのアクセスは、空港通から2km程度、南部方面から3～5km程度一般道を走行しなければならない
- II 主要渋滞箇所を選定されるなど、空港周辺幹線道路は混雑しており、円滑な移動が困難
- III 事故危険区間リストに選定された箇所(事故危険性の高い箇所)を通過しなければならない
- IV 自動車の低速走行によるCO2排出量の増加が懸念される

課題解決策の方向性

- I 都市高速道路と国内線旅客ターミナルを結ぶなどアクセス改善による空港利用者の円滑な移動の確保、広域的な交流の促進及び公共交通の利便性向上による利用促進
- II 空港周辺幹線道路の混雑緩和による円滑な移動の確保及び物流支援
- III 事故危険性の高い箇所の交通を分散することによる事故危険性の減少
- IV 交通量の減少・混雑緩和による沿道環境の改善

自動車専用道路の検討が必要

5. 意見聴取方法について

5. 意見聴取方法について

(1) 第1回委員会後の意見聴取について

- 「地域や道路の課題」
 ○「道路計画の必要性(課題解決策の方向性)」
 ※調査時期: 7月～8月

範囲	対象	ねらい	意見聴取の方法			広報の方法
広域	一般	広く一般から課題や必要性(課題解決策の方向性)について、意見を把握する	アンケート調査	WEB等	福岡市HPにアンケート掲載など	福岡市HP、福岡市政だより、情報プラザ等
	企業等	事業により受ける影響が大きいと考えられる企業等から、課題や必要性(課題解決策の方向性)について、意見を把握する		チラシ等	情報プラザ等にアンケート設置	
			各団体等へ協力依頼			
		事業により受ける影響が大きいと考えられる企業等から、課題や必要性(課題解決策の方向性)について、詳細に意見を把握する	ヒアリング調査		空港関連企業等を訪問(バス、タクシー、旅行会社、物流など)	
周辺地域	一般企業等	地域住民から課題、必要性(課題解決策の方向性)について、詳細に意見を把握する	説明会		空港周辺等	
		空港利用者から課題、必要性(課題解決策の方向性)について、詳細に意見を把握する	オープンハウス※		国内線旅客ターミナルロビー	

※ オープンハウス：説明パネルの展示やリーフレット等資料の配布により情報を提供する場で、担当者との質疑応答が可能な手法

(参考)アンケート(案)**① 調査対象**

・市民、企業等を対象とする

② 調査の内容

・回答者属性
・福岡空港及び周辺地域の利用状況
・空港周辺の地域や道路の課題
並びに課題解決策の方向性
・その他要望

③ 調査方法

・福岡市HPをはじめとするインターネット環境
を使ったアンケート調査
・情報プラザなどでのアンケート調査

④ 実施時期

・平成27年7月～8月

② 調査の内容

問1 回答者属性(選択肢より選択)

①住所 ②性別 ③年齢 ④職業 ⑤免許保有 ⑥自動車利用

問2 福岡空港及び周辺地域の主な利用状況(選択肢より選択)

①目的 ②頻度 ③手段 ④都市高利用 ⑤利用ランプ

問3 福岡空港周辺の課題を解決するために自動車専用道路の検討が必要であると考えているが、空港周辺の道路について、どう思うか。

(課題及び課題解決策の方向性の確認)

(選択肢: そう思う・ややそう思う・余りそう思わない・そう思わない・わからない(5段階表記))

①空港の国内線ターミナルへのアクセスが不便と感じる
②渋滞により時間等が失われていると感じる(速達性・定時性が確保されていない)
③交通事故の危険性を感じる
④自動車による騒音や大気環境への影響が大きいと感じる

問4 空港周辺の道路を計画する場合、何を重視すべきと思うか。

(選択肢: そう思う・ややそう思う・余りそう思わない・そう思わない・わからない(5段階表記))

①騒音、大気環境などの生活環境への影響
②動物、植物などの自然環境への影響
③公園などの施設、文化財、景観などへの影響
④整備費用を少なくすること
⑤計画したら早く開通すること

問5 その他、課題や重視すべきことなど(自由回答)